

INTERVENCIONES CONTEMPORÁNEAS EN BIENES DE LA TRADICIÓN FUNCIONAL. Un par de casos

García, G.R.

Arq. Guillermo R. García y Asociados, Dirección Calle 61 Nro. 904 La Plata, Tel 451 55 99.

E mail: argguillermogarcia@gmail.com

Arquitecto UNLP

Vicepresidente CICOP Argentina. Secretario de Finanzas ICOMOS Argentina. Coordinador de Investigación, Facultad de Arquitectura y Diseño UCALP. Profesor de Maestrías CICOP y UNLP.

RESUMEN

El reconocimiento del patrimonio edificado como signo de identidad y soporte de la memoria histórica comienza a dar lugar en su repertorio a nuevas categorías y las plantas industriales y los componentes ferro-portuarios se transforman en nuevos elementos que se han incorporado al campo del patrimonio arquitectónico en las últimas décadas.

Coincidiendo con el movimiento moderno durante el siglo XX diversos factores vinculados a modelo de país y formatos de la producción fueron transformando la imagen de los componentes industriales y ferroviarios desdibujando su austera expresión original

Las intervenciones del Museo del Ladrillo en la antigua administración de la fabrica Ctibor y la Estación Ferroviaria de Ensenada devenida en Centro Cívico Cultural presentan acciones de rehabilitación en el contexto histórico de nuestra región y jalonan la recuperación del rico patrimonio de la tradición funcional local, marcado por acontecimientos de indudable valor para la memoria de los argentinos.

MUSEO DEL LADRILLO

Calle 514 entre Caminos Centenario y Belgrano, Ringuelet, La Plata, Provincia de Buenos Aires.

Reseña Histórica

En 1882, año de la fundación de La Plata, el gobierno provincial convoca a la firma Carbonier y Portalis para la instalación de una fábrica que garantizara el abastecimiento de ladrillos para la ciudad

En 1905, el Ingeniero checoslovaco Francisco Ctibor, hasta entonces, al servicio del célebre ingeniero Gustavo Eiffel, la compró, luego de ganar la licitación para la construcción de la de los desagües mayores de la ciudad, y la trasformó en un establecimiento modelo. De manera

ininterrumpida, su producción sirvió para proveer ladrillos para edificios de la capital provincial como de Capital Federal y localidades del interior.

El "Establecimiento Fabril" de ayer atendió a las necesidades de operatividad y eficiencia con una producción diaria de 30.000 unidades sin descuidar el aspecto social ya que dio respuesta a la demanda de vivienda y servicios de los operarios, comenzando con un plantel de 140 obreros.

En lo proyectual respondió a los postulados decimonónicos europeos introducidos al país con una acertada selección de pautas de diseño, unidad morfológica del conjunto, nobleza de los materiales, excelente factura, perfecta distribución de los sectores, con funciones sincronizadas. Tecnológicamente, estaba a la altura de las fábricas europeas de avanzada, entre ellos contaba un generador de energía de 30 caballos de fuerza con caldera tubular de retorno de la llama y motores- sistema Corliss. En 1925, el sistema a vapor fue reemplazado por dos motores diesel de 125 hp.

En la fábrica de ayer se anexaban áreas de viviendas para los propietarios y obreros y un sector de equipamiento y servicios: enfermería, almacén, policía, esparcimiento y muladar.

El marco de la propuesta

El reconocimiento del patrimonio edificado como signo de identidad y como soporte de la memoria histórica comienza a dar lugar en su repertorio a nuevas categorías y las plantas industriales son nuevos elementos que se han incorporado al campo del patrimonio arquitectónico en las últimas décadas.

Sede de Fundación Espacio Ctibor

En este contexto logramos hace pocos años la declaratoria patrimonial en el ámbito de la municipalidad de La Plata de los componentes de la Fábrica de ladrillos Ctibor.



Fotografía 1. Museo del Ladrillo en la antigua administración de la fábrica Ctibor

También se crea la Fundación Espacio Ctibor y surge la idea de realizar un Museo que permita el reconocimiento de la labor que lleva adelante en la Ciudad de La Plata la firma, -desde 1905-, liderada en el presente por herederos de la familia fundadora.

Por un lado el patrimonio es un vehículo de integración social, como obra o legado del pasado en la que una comunidad se reconoce y con la que se identifica, por otro el patrimonio es también un capital del que esta comunidad se sirve para promover su propio desarrollo, bien como objeto de disfrute o, como símbolo de promoción de su propia imagen hacia el exterior. En este marco se propone al comitente la realización de un Espacio / Museo en el que se desarrollen las funciones de cuidado y difusión del legado de la industria familiar así como la promoción de la propia imagen de la firma en el presente, que produce material cerámico desde hace más de cien años.

De estos principios rectores surge el programa de rehabilitación del sitio con dos áreas perfectamente legibles a la vez e intervenciones en el todo que significan el pasado y presente de la empresa. Así la antigua administración de la fábrica y sus dependencias recuperan el esplendor de tiempos idos y se constituyen en envoltorio de la colección y además se restituye el ámbito de la oficina del Ing. Francisco Ctibor a principios del siglo.

Y el presente: yuxtapuesta caja contemporánea alberga las funciones de recepción, salón de usos múltiples y auditorio.



Fotografía 2. Plaza de acceso al Museo, al fondo SUM y auditorio

Siguiendo los lineamientos de los documentos internacionales en la materia, cada periodo de la obra, librado de adiciones precarias, se rescata y re-presenta a través de la expresión auténtica de su materialidad el momento de su ejecución.

Así la puesta en valor meditada de cada subsistema constructivo nos lleva en el viaje hacia el pasado. En el proceso de los estudios preliminares junto a los trabajos de cateos –incluso- descubrimos algunos objetos arqueológicos que fueron sumados a la colección.

Producto de la intervención las salas históricas recuperaron todos sus materiales originales y se libraron cámaras de aire bajo pisos y cielorrasos. Aberturas, herrajes y objetos de equipamiento industrial y de oficinas fueron colocados en posición.

Se recuperó de esta manera el funcionamiento bioclimático con que se diseñaban las construcciones de aquel tiempo. Simultáneamente se dotó a la intervención de un sistema de control de humedad -electro-osmótico, por ondas electromagnéticas, que invierten la polaridad del campo eléctrico de las mamposterías – WATERTEC. Este, al mantener los muros con bajo tenor de humedad y la caja arquitectónica recuperada con los valores tradicionales, requiere de mínimo acondicionamiento ambiental y muy bajo consumo energético para lograr condiciones óptimas para el cuidado de los objetos y el confort de las personas.

Cabe agregar que la totalidad de los elementos restituidos -maderas, ladrillos, metales, herrajes y aberturas, etc.- son originarios de la propia planta industrial que fueron cuidadosamente estibados por el Ing Jorge Ctibor.

El acento contemporáneo esta dado por el espacio de recepción y SUM que se monta en la traza de algunas dependencias de segundo orden de las cuales conservamos sus muros y aberturas que aún se hallaban en pie al iniciar los trabajos. Y bajo el mismo se excava el espacio del auditorio que queda alojado al amparo del basamento histórico del conjunto, y sólo se insinúa a través de tres vanos pequeños de contextura actual.

El SUM y sala de exposiciones temporarias representan el presente. Por lo cual para su factura se eligieron materiales contrastantes con el entorno ladrillero pero que a la vez fueran espejo – reflejaran- dicho pasado.

La caja de cristal lleva en sus tres caras grandes planos DVH 3+3/12/6 mm., (3+3 mm. stopsol reflectivo color gris, cámara de 12 mm. y float incoloro interior de 6 mm.). El acceso desde la terraza por medio de un portón corredizo de cuatro hojas en TECHNAL TOPAZE GB20. El sistema del muro cortina es TECHNAL GEODE MX. Gris mate.

Por las grandes luces que permite este sistema se han realizado los correspondientes cálculos de momento de inercia, y verificación de la flecha de los paneles vidriados.



Fotografía 3. Nuevos materiales de altas prestaciones

Para evitar la fuga de temperaturas el muro cortina TECHNAL GEODE MX es realizado con Rotura de Puente Térmico (RPT), que se obtienen dividiendo los perfiles de marco y hojas en

una parte exterior y otra interior que van unidas a través de un medio aislante. Sumado al Doble Vidriado Hermético (DVH), el que también disminuye la transmisión de calor y la elección de cerramientos de alta performance, con una muy buena estaqueidad, se gana en aislación térmica. Y por supuesto un reducido consumo energético para el acondicionamiento interior. A la vez que se logra una gran integración visual con el entorno.

La reutilización de perfiles en la estructura y producción de pisos de madera flotante "in situ" procesando viejos maderos de la planta industrial, le imprimen un acento particular al dialogo entre distintas épocas.



Fotografía 4. Jardín

Finalmente el conjunto se rodea del jardín que conserva las especies originarias del entorno. Eligiendo el punto de acceso -también en la traza del originario de la vieja planta- se ingresa al conjunto a través de una plaza de polvo de ladrillos y acotada por pórticos de cerámicos contemporáneos. Los nuevos productos de la firma Ctibor, nos dirigen hacia la antigua escalera que nos lleva a recorrer a modo de peine los ámbitos representativos de las distintas épocas. Balconeando al mismo tiempo sobre el jardín histórico observamos como telón de fondo el horno de ladrillos Hoffmann y sus chimeneas, hitos fundacionales de la planta y el poblado de Ringuelet.



Fotografía 5. Muestra



Fotografía 6. Los materiales denotan la época de intervención

SEGUNDA ESTACIÓN FERROVIARIA DE ENSENADA

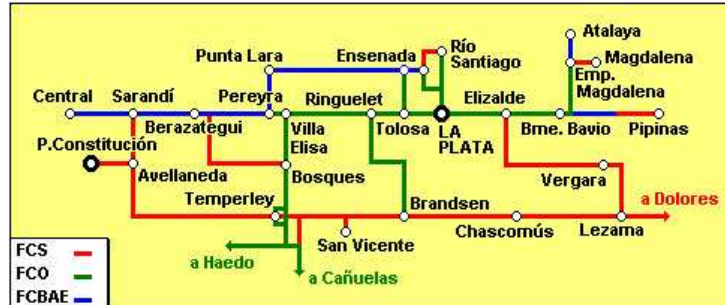
Calle J. B. Alberdi (antes América) esquina Dr. Sidoti (antes Rocha) Ensenada, Provincia de Buenos Aires.

El crecimiento de Ensenada se apoyó en la llegada del ferrocarril y la radicación de diferentes empresas. En tan sólo un año de vida, tenía más de mil habitantes instalados en los alrededores de la estación ferroviaria.



Fotografía 7. Año 1977

El 1º de noviembre de 1889 se prolongó la vía desde la primitiva estación Ensenada hasta una nueva, más cerca de la ciudad y del puerto de La Plata.



Fotografía 8. Circuito ferroviario

La construcción del ferrocarril de Ensenada, tuvo implicancia en el futuro del puerto de La Plata. Este ramal se inició mediante la concesión acordada en 1860. Su trazado partía de la Estación Central (Leandro N. Alem y Bartolomé Mitre), seguía por la costa del río de La Plata y del Riachuelo, y después de cruzado éste se dirigía hasta los Pozos de Ensenada. Las vías del ferrocarril llegaban a Ensenada por la Boca hasta Pereyra, pasaban por Punta Lara y torcían por el arroyo "El Zanjón" hacia el río, pasando por detrás de la batería del Fuerte Barragán. Apenas iniciada la curva se encontraba la Estación Ensenada, una típica construcción ferroviaria con el techo a dos aguas. El camino férreo seguía hasta el arroyo "Doña Flora", cerca de su desembocadura en el Río Santiago, donde había un muelle de carga.

Este ramal se inauguró en su totalidad el 31 de diciembre de 1872, con la presencia del presidente Domingo Faustino Sarmiento, el gobernador Acosta, y su constructor, Guillermo Wheelwright. Adoptando el nombre "Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada". Su instalación tuvo como propósito central facilitar el traslado de operaciones portuarias de Buenos Aires a Ensenada, lugar que desde hacía más de un siglo había sido señalado como conveniente para instalar un puerto.

En 1898 el Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada (FCBAPE) fue absorbido por el pujante Ferrocarril del Sud (FCS). Y en 1910 con la fusión de ambas líneas, el ramal Pereyra - Ensenada dejó de tener importancia en favor del nuevo: Constitución - La Plata - Río Santiago. Tras la nacionalización de 1947 pasó a formar parte de la línea General Roca (FNGR), hoy Metropolitano

La primitiva estación -de la cual hoy sólo queda un cartel en medio de un bosque- funcionó desde 1872 hasta 1889, cuando se trasladó al edificio de calle Rocha y América -que ahora es reciclado-.

En el año 1889, y en razón del rápido crecimiento de la ciudad de La Plata, nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires, las empresas vinculadas con el movimiento ferroviario hacia el sur de la Capital Federal decidieron construir una segunda estación de trenes en la zona de Ensenada, ya que la primera, ubicada en las inmediaciones del Fuerte Barragán, resultaba muy alejada del Puerto que se estaba instalando.

Esta nueva Estación, que recibió el nombre de "Ensenada", fue construida en el centro de la ciudad y vinculaba así el citado puerto con la ciudad de Buenos Aires.

Hasta mediados de la década del 70 esta línea fue un activo medio de transporte que movía importante cantidad de pasajeros, especialmente en la época veraniega, pues tenía estaciones sobre la ribera rioplatense en toda la zona de Punta Lara.

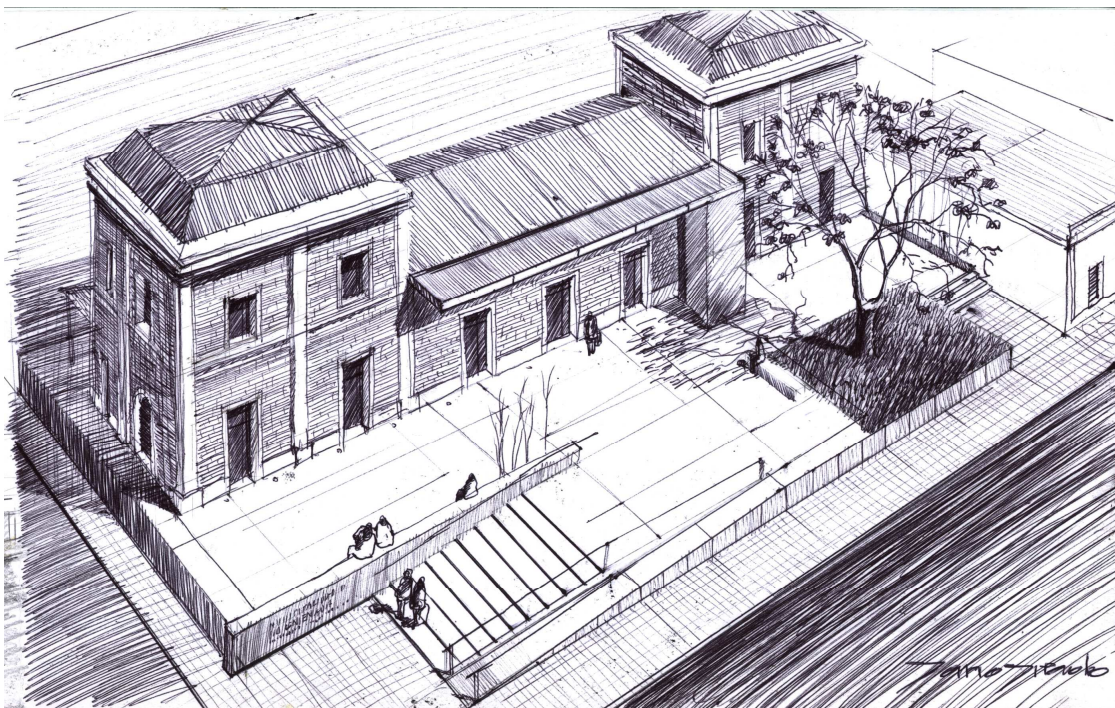
El 5 mayo de 2005 Ensenada festejó 204 años de su fundación. Y lo hizo con la promesa de recuperar un sitio histórico para la ciudad: la Estación Ferroviaria.

Por esos días el edificio, que varias veces se intentó reciclar, se encontraba en una de las peores condiciones de su historia, había sido ocupado por personas que lo usaban como base para la selección de residuos que recolectaban en toda el área céntrica de la ciudad y por su ubicación a los fondos de la principal Comisaría Policial, acarreado un grave problema adicional: su transformación en depósito de decenas de vehículos siniestrados.

Los ocupantes clandestinos fueron retirados.

La mayor parte de los automóviles secuestrados que ocupaban el predio de la Vieja Estación fue retirada por orden de los funcionarios judiciales y policiales respectivos. Esta labor, una de las más complejas en el proceso de recuperación del histórico bien se cumplió, por solicitud directa del Intendente Municipal.

Gestión de la Intervención



Fotografía 9. La propuesta en lápiz

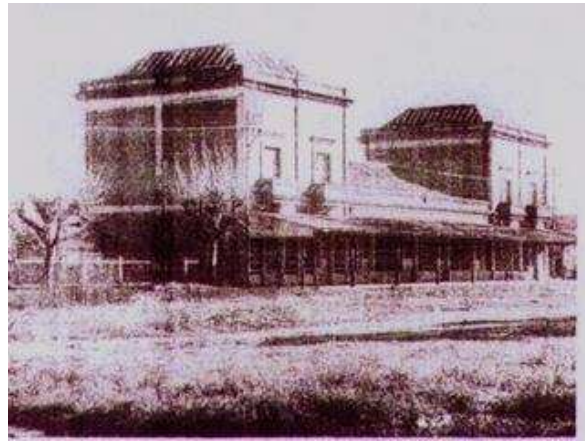
El 18 de octubre. en la Cámara de Comercio e Industria de Ensenada, el Intendente Municipal Mario Secco junto al Presidente de la Universidad Nacional de La Plata, Arq. Gustavo Aspiazu presentarán el proyecto denominado "Modelo de Transferencia Tecnológico y de Gestión para la Refuncionalización y Reconversión Edilicia de la Ex Estación del Ferrocarril de la Ciudad de Ensenada".



Fotografía 10. Centro cultural la Vieja Estación

La Antigua Estación de trenes de Ensenada, que por el desgaste natural producido por el tiempo, las inadecuadas intervenciones posteriores y la obsolescencia funcional en relación con sus posibilidades de uso, había alcanzado tal nivel de deterioro y abandono; fue recuperada por la Municipalidad de Ensenada para ser sometida a un proceso de renovación urbana, destinado a recuperar un edificio para nuevos requerimientos y usos de la ciudadanía.

Este edificio ubicado en zona céntrica de la ciudad, desde la desaparición del servicio de trenes hace unos 30 años había quedado como un objeto urbano en proceso de degradación, recibiendo transitoriamente una intervención inconclusa hace unos 25 años.



Fotografía 11 . La estación en sus orígenes



Fotografía 12. Plaza cívica

Producto de la gestión del Intendente Mario Secco se obtuvo del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires el financiamiento para la realización de las obras de remodelación que serán supervisadas bajo la Dirección Técnica de la Universidad Nacional de La Plata. De esta forma, los Gobiernos Provincial y Municipal junto a la Universidad inician una estrecha cooperación para la puesta en marcha de este importante proyecto para la comunidad.

En el marco de una Política del Estado Municipal de establecer canales y vínculos permanentes de cooperación con las Universidades Nacionales es que se decidió convocar a expertos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata a los fines de realizar un estudio de evaluación del estado del histórico edificio con el objeto de determinar su restauración y refuncionalización del mismo.

La Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires aporta un crédito para el financiamiento del Proyecto de Investigación.

La UNLP el Programa para el Análisis-Diagnóstico de Edificios en Uso (PROADEU), A cargo del Arq. Gustavo Cremaschi

La UNLP y el municipio convocan al Arq. Guillermo R. García como asesor técnico en restauración para la envolvente edilicia.

La puesta en valor del edificio ofrece un nuevo espacio que posibilita la ampliación de servicios municipales a la comunidad permitiendo la re localización de oficinas, y constituyéndose a su vez en un eje potenciador de la recuperación del entorno urbano próximo así como en un espacio cultural de referencia para la ciudad."



Fotografía 13. El interior recuperado.

CONCLUSIÓN

Las vanguardias de la arquitectura de inicios del Siglo XXI se debaten entre los factores biofísicos y tangibles, así como los sociales e intangibles, ambos, parámetros culturales indispensables para abordar el diseño de una arquitectura sustentable. A partir de esta sostenibilidad dual, presentaremos dos ejemplos arquitectónicos de la tradición funcional cuya relación con el entorno se ha tratado desde el punto de vista de su impacto físico, pero simultáneamente vinculado, en lo intangible, con la naturaleza del sitio.

Una reflexión sobre el papel de la arquitectura como puente bidimensional entre el hombre y su entorno (Físico y cultural). Nuestra idea anclada en las ciencias sociales imagina una postura del arquitecto en relación a la denominada arquitectura sustentable, que debe cumplir con los parámetros de bajo impacto ambiental, e intentar atender también las necesidades espirituales del hombre que, por su carácter intangible y subjetivo, normalmente se dejan en segundo plano en el diseño sostenible. Se trata en última instancia de vincular estrechamente al hombre con la naturaleza a través de su arquitectura,(Heredada, presente y futura) como forma de mejorar su calidad de vida y al mismo tiempo garantizar la conservación del medioambiente.

El resultado obtenido es el de dignos edificios donde las intervenciones contemporáneas se manifiestan con diferencia de materiales color y textura según indican los documentos internacionales que rigen la materia.

El objetivo de la intervención en ambos casos es devolver el estado original de la envolvente edilicia (caja muraria) en cuanto a forma, color y diseño. y trabajar además, desde la sostenibilidad de los componentes.

Partimos del supuesto de que la restauración y conservación de los elementos que forman parte de un edificio de valores patrimoniales requieren de una esmerada atención y cuidado como el de toda la envolvente.

No se suprime los rastros de paso del tiempo que afectaron al edificio aunque se minimizan las patologías para garantizar la estabilidad de las partes o subsistemas.

Restauramos la envolvente histórica siguiendo técnicas artesanales acordes con el tipo de intervención. Y se incorpora como acento de la intervención de nuestro tiempo componentes de altas prestaciones bioclimáticas.

Así como se preserva el comportamiento de absorción de humedad y secado posterior que el conjunto tuvo en sus orígenes.

Ficha Técnica Museo del Ladrillo

Coordinación general: Ing. Jorge Ctibor

Proyecto y Dirección Técnica: Arq. Guillermo Rubén García

Puesta museológica y museográfica: Arq. María Cristina Avinceta, museóloga Verónica Wolcoff, Andrea Pouchou, Dra. M. Victoria Ctibor y Lic. Eugenia Ctibor

Coordinación de ejecución: Arq. Roberto Forgia / Ing. Pedro Grossi

Sistema de carpinterías: Hydro Building Systems Argentina - Technal
Sistemas de herrajes para carpinterías de aluminio: Roto Frank
Fabricación y montaje de muro cortina: Orión Aluminio
Electricidad e iluminación: Fernando Rubbi
Verificación estructural: Ings. Igolnikow-Sánchez
Paisajismo: Ing. Agr. Natalia Pouchou
Control de humedad: Sistema Watertec
Zingueria: Brianese
Diseño gráfico y señalética: Estudio Volk
Panelería de acrílico: CABI
Operarios: Personal de la firma Ctibor capacitados por la Dirección de Obra.

Ficha Técnica Estación Ferroviaria / Centro Cívico

Intendente: Dn. Mario Carlos Secco
Secretario de Gobierno: Dn Carlos Daniel Iurada
Secretario de Obras Públicas: Agrim. Mario Ronco
Director de Obras Públicas: M.M.O. José Núñez
Sub Directora de Planeamiento: Arq. Silvia Domeneghini
Sub Director de Obras Públicas: Ing. Daniel Merli
Proyecto y DT : Coordinador Arq. Gustavo Cremaschi
Asesor Técnico en Restauración: Arq. Guillermo Rubén García
Sistema de carpinterías Rotonda 640 de Hydro Aluminium Argentina
Carpintería de Aluminio: Sr. Adrián Egea, Vidriería San Martín ,Ensenada
Distribuidor de Hydro : Aluminio Brown.